

TURVALLISUUSORGANISOINTI UUDESSA LIIKENNEVIRASTOSSA

10. Turvallisuusjohdon
koulutusohjelma
Teknillinen korkeakoulu
Koulutuskeskus Dipoli
Tutkielma 15.2.2010
Paul Kinnunen

TURVALLISUUSORGANISOINTI UUDESSA LIIKENNEVIRASTOSSA

Sisällysluettelo

1 Johdanto.....	3
2 Taustatiedot nykyisistä virastoista.....	4
Merenkululaitos.....	4
Ratahallintokeskus.....	6
Tiehallinto.....	6
3 Historia virastojen yhdistämiselle.....	6
4 Nykytilanne virastoissa.....	10
Merenkululaitos.....	10
Ratahallintokeskus.....	11
Tiehallinto.....	13
Valmistuneita julkistuksia.....	14
5 Pohdintaa organisoinnista.....	16
6 Lopputulokset ja yhteenveto.....	28

1 Johdanto

Tässä tutkielmassa on tarkoitus käsitellä, miten turvallisuuden eri osa-alueet olisi mielestäni hyvä organisoida tulevassa uudessa liikennevirastossa, johon yhdistyy Merenkululaitos, Ratahallintokeskus ja Tiehallinto.

Tämän työn pohjana käytetään seuraavia yleisesti vakiintuneita nimikkeitä yritysturvallisuuden osa-alueista:

- Henkilöturvallisuus
- Kiinteistö- ja toimitilaturvallisuus
- Pelastustoiminta
- Rikosturvallisuus
- Tietoturvallisuus
- Tuotannon ja toiminnan turvallisuus
- Työturvallisuus
- Valmiussuunnittelu
- Ympäristöturvallisuus

Varsinaisia ulkomaan toimintoja ei ole nykyisissä virastoissa, mutta sekä Tiehallinto, että Merenkululaitos tekee ulkomaalaisten tahojen kanssa yhteistyötä. Tiehallinto tekee pohjoismaista yhteistyötä varasilta-alustojen osalta liittyen varautumiseen ja Merenkululaitos on mukana NATO toiminnassa mukana rauhankumppanina asiantuntijaroolissa. Mikäli NATO-kokous liittyy jäsenvaltioiden asioihin tai sotilastoimintaan, niin tällöin Merenkululaitos ei ole mukana kokouksissa. Myös Ratahallintokeskus osallistuu erilaisiin eurooppalaisiin ratapuolen yhteistyöhankkeisiin. Tulevassa virastossa edellä mainitut yhteistyösuhteet hyvin suurella todennäköisyydellä jatkuu. Vaatii todennäköisesti kuitenkin uudet sopimukset.

Tutkielman kirjoittamisen aikana liikenneviraston organisointia tehdään eri työryhmissä ja tämä saattaa aiheuttaa sen, että tämä tutkielma valmistuu joko

ennen tai jälkeen lopullisen virallisen organisoinnin. Tässä tutkielmassa esitetyt pohdinnat mahdollisesta organisoinnista on puhtaasti kirjoittajan näkökulmasta ajateltua.

Työn tekemisessä ei ole tarkoitus mennä liian syvälle yksittäisen turvallisuuden osa-alueen sisälle, koska muutoin voidaan joutua menemään liian syvälle turvallisuuden organisoinnissa, esim. rataliikenne -puolella yksittäisen turvalaitteen hallintaan.

2 Taustatiedot nykyisistä virastoista

Merenkululaitos

Merenkululaitoksen (MKL) tärkein tehtävä on kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen toimintaedellysten kehittäminen ja turvaaminen. Ympäristönäkökulmat ovat keskeisiä kaikessa Merenkululaitoksen toiminnassa.

Merenkululaitos huolehtii Suomen vesitieverkoston kehittämisestä ja ylläpidosta. Tämä tarkoittaa niin laiva- kuin veneväylienkin hoitoa sekä uusien väylien rakentamista.

Merenkululaitos vastaa liikennetelemaattisista järjestelmistä, alusliikennepalveluista, sekä ilmoittautumis- ja reittijakojärjestelmistä Suomen vesillä. VTS (Vessel Traffic Service)-keskuksissa valvotaan ja ohjataan meriliikennettä maamme rannikolla sekä Saimaan syväväylillä, ja GOFREP (Gulf of Finland Reporting System)-ilmoittautumisjärjestelmä auttaa pitämään alukset omilla kaistoillaan vilkkaasti liikennöidyllä Suomenlahdella. Myös turvallisuus- ja rannikkoradiotoiminta kuuluu Merenkululaitokselle.

Merenkululaitos julkaisee merikarttoja kauppamerenkulun tarpeisiin niin sähköisinä kuin painettuina.

Merenkulkulaitos on talvimerenkulun avustamisesta vastaava viranomainen ja kehittää Itämeren jäänmurtopolitiikkaa ottaen huomioon asiakkaiden – eli laivanvarustamojen, teollisuuden ja laajemmin koko yhteiskunnan – tarpeet. Jäänmurtajapalvelut Merenkulkulaitos hankkii valtion Varustamoliikelaitokselta tai yksityisiltä varustamoilta.

Merenkulkulaitos vastaa 14 yhteysalusreitin liikennöinnistä ympäri vuoden, ja lisäksi kesäisin liikennöidään vielä muutamaa reittiä. Palvelut kilpailutetaan ja ostetaan valtion Varustamoliikelaitokselta tai yksityisiltä varustamoilta.

Merenkulkulaitos vastaa alusturvallisuudesta, alusten ja satamarakenteiden turvatoimista sekä veneilyn turvallisuudesta ja niiden valvonnasta Suomessa.

Merenkulkulaitos määrittää myös alusten miehityksen, myöntää laivaväen pätevyyskirjat ja -todistukset sekä pitää merimiesrekisteriä. Tästä esimerkkinä on, että alusten ja satamarakenteiden kansainvälinen turvasäännöstö (ISPS = The International Ship and Port Facility Security Code)) koskee bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 tonnia olevia lastialuksia ulkomaanliikenteessä, kaikkia matkustaja-aluksia ulkomaanliikenteessä koosta huolimatta sekä A-luokan kotimaanliikenteen matkustaja-aluksia. Edellä mainituissa aluksissa tulee olla turvapäällikkö ja siihen toimeen oikeuttava pätevyyskirja.

Lisäksi Merenkulkulaitos osallistuu meriturvallisuuteen liittyvien lakien, asetusten ja muiden säädösten valmisteluun, sekä tekemällä tiivistä yhteistyötä lähialueen merenkulkuviranomaisten kanssa ja osallistumalla kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n toimintaan. [Lähde: MKL:n web-sivut]

Ratahallintokeskus

Ratahallintokeskus (RHK) huolehtii Suomen rataverkon ylläpitämisestä, rakentamisesta ja kehittämisestä. RHK vastaa myös rataverkon turvallisuudesta sekä ratakapasiteetin jakamisesta ja liikenteenohjauksesta.

RHK valmistelee laajat valtion rautatierakentamista koskevat suunnitelmat ja huolehtii niiden valmisteluun liittyvästä yhteistyöstä eri viranomaisten ja sidosryhmien kesken.

RHK:n tehtävänä on lisäksi edistää toimialansa kehitystä ja huolehtia rautatiejärjestelmän tutkimus-, kehittämis- ja asiantuntijatehtävistä sekä toimialansa kansainvälisestä yhteistyöstä. [Lähde: RHK:n web -sivut]

Tiehallinto

Tiehallinto (TH) vastaa Suomen maanteistä, ylläpitää ja kehittää maanteitä osana liikennejärjestelmää.

Tiehallinto tarjoaa liikenteen ohjaus- ja tietopalveluja, sekä vastaa teihin liittyvistä lupa-asioista ja tiestöä ja liikennettä koskevista tietopalveluista.

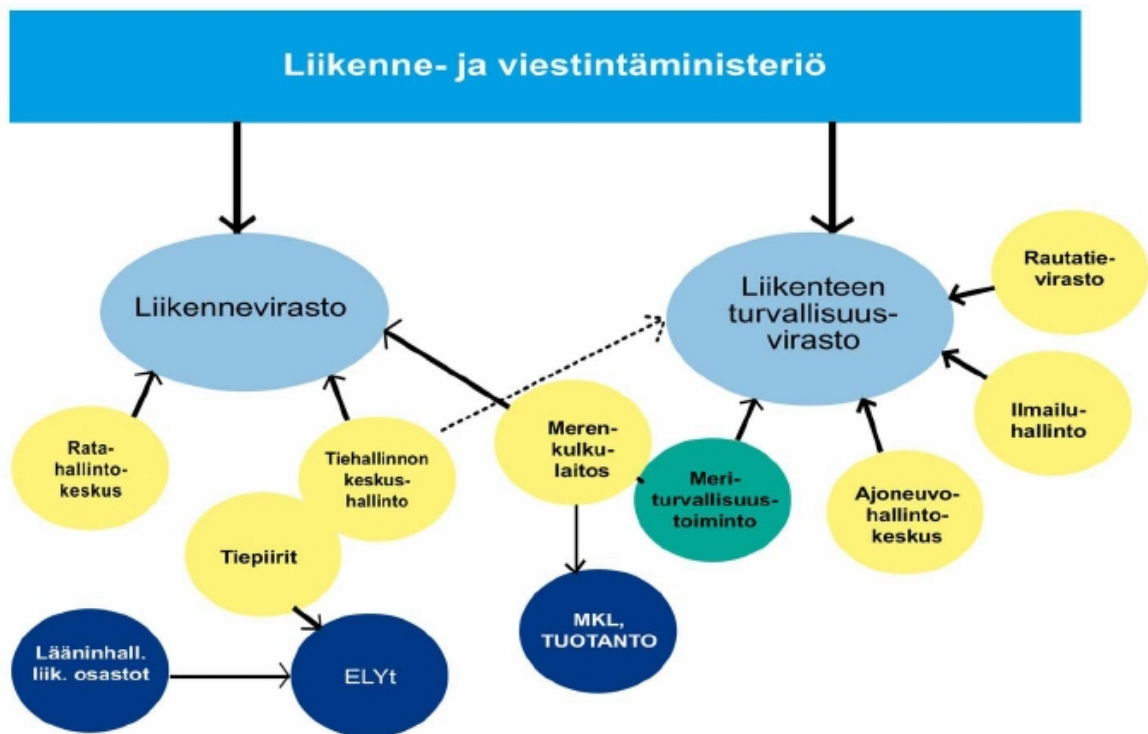
Tiehallinto edistää tienpidon toimenpitein tasapainoista aluekehitystä ja on keskeisesti vastuussa tie- ja liikennealan tutkimus- ja kehittämistoiminnasta. Tiehallinto hankkii tienpitoon liittyvät palvelut ja tuotteet markkinoilta. [Lähde: TH:n web -sivut]

3 Historia virastojen yhdistämiselle

Huom! Liikenne- ja viestintäministeriö teki 17.6.2009 päätöksen uusien virastojen nimistä. Uusien perustettavien virastojen nimet ovat Liikennevirasto ja Liikenteen turvallisuusvirasto. Ennen tätä päivää uusista virastoista käytettiin termejä väylävirasto ja liikenteen turvallisuusvirasto. Nämä entiset termit esiintyvät myös tässä kirjoitelmassa ja kuvissa, jotka koskevat historiaa.

Liikenne- ja viestintäministeri Susanna Huovinen antoi toimeksiannon 27.7.2006 Kansliapäällikkö Harri Pursiaiselle tehdä alustava selvitys siitä, mitä vaikutuksia olisi MKL:n, RHK:n ja TH:n yhdistämisellä ja mitä seikkoja asian mahdollisissa jatkoselvityksissä pitäisi ottaa huomioon. Pursiainen tuli myös tehdä ehdotus siitä, onko asiaa tarpeellista selvittää edelleen ja missä aikataulussa asian tällöin olisi edettävä. Harri Pursiainen teki selvityksen ja omassa lausunnossaan 30.10.2006 hän arvioi, että on syytä aloittaa selvitys uuden viraston perustamiseksi, johon yhdistettäisiin MKL, RHK ja TH. Hänen mukaansa väylävirastojen yhdistäminen terästäisi kokonaisvaltaista liikennepolitiikkaa, parantaisi väylänpidon tehokkuutta ja kohentaisi hallinnon tuottavuutta. [Lähde: LVM:n julkaisuja 50/2006]

Tämän jälkeen asiaa käsiteltiin Liikenne- ja viestintäministeriössä ja eduskunnassa. 7.5.2008 Liikenneministeri Anu Vehviläinen asetti kolme työryhmää (johtoryhmä ja kaksi selvitysryhmää) selvittämään väylä- ja turvallisuusviraston perustamista.



Liikennevirastoon (entinen Väylävirasto) yhdistetään:

- Merenkululaitoksesta kaikki sellaiset tehtävät, joita ei eriytetä sisäisestä tuotannosta vastaavaan yhtiöön, siirretä ELYyn (Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskus) tai yhdistetä liikenteen turvallisuusvirastoon
- Ratahallintokeskus
- Tiehallinnon keskushallinnon toiminnot lukuun ottamatta turvallisuusvirastoon siirrettäviä toimintoja
- liikennejärjestelmätason operatiivisia tehtäviä.

Liikennevirasto huolehtii yhteistyössä sidosryhmiensä kanssa, että Suomessa on kansalaisten ja elinkeinoelämän liikkumis- ja kuljetustarpeita palveleva, toimiva, energiatehokas, ympäristöystävällinen ja turvallinen liikennejärjestelmä, joka varmistaa Suomen ja sen eri alueiden kilpailukyvyn.

Liikenneviraston henkilömäärä tulee olemaan aloitushetkellä 700 työntekijää.

Liikenteen turvallisuusvirastoon yhdistetään:

- Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminto, luotsauksen viranomaistehtävät, alusliikennepalvelun toimivaltaisen viranomaisen tehtävät ja alusrekisterin pitäminen
- Ilmailuhallinto
- Rautatievirasto
- Tiehallinnon toiminnot, jotka liittyvät liikenneturvallisuutta koskevaan norminantoon sekä tienpidon turvallisuussäännösten valvontaan
- Ajoneuvohallintokeskus
- liikennejärjestelmätason operatiivisia tehtäviä.

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, kehittää aktiivisesti liikennejärjestelmän turvallisuutta ja torjuu liikenteen ympäristöhaittoja.

Liikenteen turvallisuusviraston henkilömäärä tulee olemaan aloitushetkellä 540 työntekijää.

Tavoitteena uudistuksilla on vahvistaa kokonaisvaltaista otetta liikennejärjestelmään, vähentää elinkeinojen ja kotitalouksien liikennemenoja, parantaa turvallisuutta ja vähentää liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia. Väylänpitoon sekä joukkoliikenteen ostoihin, tukemiseen ja kehittämiseen käytettävä rahoitus samoin kuin liikenteen turvallisuustoiminnan resurssit voidaan kohdentaa aikaisempaa vaikuttavammin.

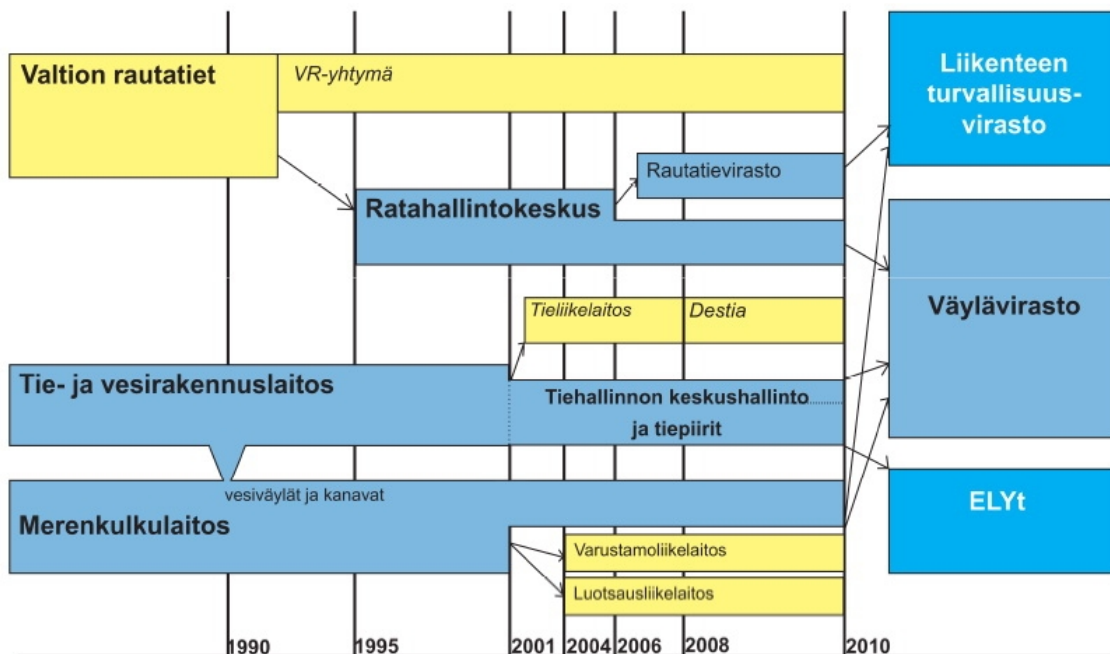
Hallinnon ja aluekehityksen ministeriryhmä HALKE puolsi 26.11.2008 väyläviraston ja liikenteen turvallisuusviraston perustamisen valmistelun jatkamista siten, että väylävirasto ja turvallisuusvirastot aloittavat toimintansa 1.1.2010.

Ennen kuin virastot pystyy aloittamaan toimintansa, pitää kuitenkin noin 60 lakia muuttaa. Lakimuutoksissa virastojen toimivallan selkeyttämiseksi tarkistetaan nykyisten liikennehallinnon väylä- tai turvallisuusvirastojen nimet vastaamaan joko perustettavia uusia virastoja tai aluehallinnon uudistushankkeen mukaisia uusia viranomaisia. Lait on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2010 alussa tai yhdenmukaisesti aluehallinnon uudistamista koskevan ehdotuksen kanssa X kuukauden kuluttua siitä, kun ne on hyväksytty ja vahvistettu. [Lähde: LVM:n julkaisuja 14/2009]

Valtioneuvoston asetuksen 349/2008 mukaan uusien virastojen, väyläviraston ja turvallisuusviraston syntyminen edellyttää sijoittamisselvityksen tekemistä, joten tämä selvitys tehdään myös virastouudistuksen rinnalla.

Liikenne- ja viestintäministeriö teetti NetEffect Oy:llä sijoittamisselvityksen liikenteen väylä- ja turvallisuusviraston alueellistamisesta. Selvityksen tulokset on kerrottu kohdassa 4 nykytilasta.

Tuleva virastouudistus on yksi jatke virastoja koskevassa organisaatiohistoriassa. Ennen nykyistä tulevaa virastouudistusta on virastoilla ollut tämänkaltainen historia:



(Lähde: LVM:n esityskalvoja virastouudistuksesta)

4 Nykytilanne virastoissa

Nykytila virastoissa selvitettiin haastattelemalla turvallisuus- ja henkilöstöhallinnon ihmisiä, miten eri turvallisuuden osa-alueet on organisoitu nykyisillään MKL:ssa, RHK:ssa ja TH:ssa. Tulokset ovat seuraavat:

Merenkulkulaitos

Turvallisuusjohtaja	On, neuvotteleva virkamies, Oikeus- ja tilastopalveluyksikkö, raportointi pääjohtajalle
Turvallisuusryhmä	Ei
Tietoturvaryhmä	On, puheenjohtajana tietohallintopäällikkö
Turvallisuuden johtamisjärjestelmä	Ei

Turvallisuuden osa-alue

Henkilöturvallisuus
Pelastustoiminta

Kuka ja mistä

Hallintoyksikön päällikkö
Oto turvallisuuspäällikkö, väylätekniinen yksikkö, organisaatiollisesti hallintoyksikkö

Rikosturvallisuus	Oto turvallisuuspäällikkö, väylätekniinen yksikkö, organisaatiollisesti hallintoyksikkö
Tietoturvallisuus	Hallinnollinen tietoturvapäällikkö, Ratahallintokeskus
Toimitilaturvallisuus	Hallintoyksikön päällikkö
Tuotannon ja toiminnan turvallisuus	Meriturvallisuusyksikön päällikkö
Työturvallisuus	Hallintoyksikön päällikkö
Valmiussuunnittelu	Valmiuspäällikkö, neuvotteleva virkamies, Oikeus- ja tilastopalveluyksikkö
Ympäristöturvallisuus	Oto turvallisuuspäällikkö, väylätekniinen yksikkö

Ratahallintokeskus

Turvallisuusjohtaja	Ei
Turvallisuusryhmä	Ei
Tietoturvaryhmä	Ei
Turvallisuuden johtamisjärjestelmä	On, vastuu turvallisuuspäällikkö, Hankintayksikkö

Turvallisuuden osa-alue

Henkilöturvallisuus
Pelastustoiminta
Rikosturvallisuus
Tietoturvallisuus

Toimitilaturvallisuus

Tuotannon ja toiminnan turvallisuus
Työturvallisuus

Valmiussuunnittelu

Ympäristöturvallisuus
Erikoisalueet:
Rautatieturvallisuus

Kuka ja mistä

Turvallisuuspäällikkö, Hankintayksikkö
Turvallisuuspäällikkö, Hankintayksikkö
Turvallisuuspäällikkö, Hankintayksikkö
Tietoturva-asiantuntija, hallinnollinen tietoturvapäällikkö, Tietohallintoyksikkö
Yksikönpäällikkö, Henkilöstö- ja virastopalveluyksikkö
Turvallisuuspäällikkö, Hankintayksikkö

Työsuojelupäällikkö (turvallisuuspäällikkö), Hankintayksikkö

Turvallisuuspäällikkö, Hankintayksikkö, sekä Ylitarkastaja, Kunnossapitoyksikkö
Yksikönpäällikkö, Ympäristöyksikkö

Turvallisuuspäällikkö, Hankintayksikkö, sekä jokaisesta yksiköstä turvallisuuden asiantuntija

RHK:lla on käytössä turvallisuusjohtamisjärjestelmä, jolla varmistetaan rautatiejärjestelmän turvallisuus RHK:n vastuulla olevassa toimintaympäristössä. Turvallisuusjohtamisjärjestelmä on osa RHK:n toimintajärjestelmää.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmä tukee ja ohjaa RHK:n työntekijöitä kaikilla organisaatiotasoilla turvallisuuden hallinnassa. Turvallisuuden hallinta kohdistuu RHK:n koko toimintaympäristöön sekä omaan toimintaan että ostopalveluina hankittaviin toimintoihin.

Turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvataan turvallisuuden varmistamisen yleiset menettelyt sekä rautatiejärjestelmän turvallisuuden varmistaminen siinä laajuudessa kuin Rautatielaki ja sen nojalla annettu asetus rautatiejärjestelmän turvallisuudesta ja yhteen toimivuudesta edellyttää.

RHK:lla tulee olla valtion rataverkon suunnittelua, rakentamista ja kunnossa pitämistä varten Rautatieviraston myöntämä turvallisuuslupa. Turvallisuusluvan edellytyksenä on, että RHK osoittaa turvallisuusjohtamisjärjestelmällään ja muilla järjestelyillään voivansa varmistaa rataverkon turvallisen suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon. Tässä turvallisuusjohtamisjärjestelmässä on otettu huomioon Rautatielain 30 §:n, Rautatieturvallisuudirektiivin (2004/49/EY) liitteen III ja rautatiejärjestelmän turvallisuudesta sekä yhteen toimivuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen 24 §:n ja asetuksen liitteen I vaatimukset. [Lähde: RHK:n turvallisuusjohtamisjärjestelmä 4/2008]

Tiehallinto

Turvallisuusjohtaja	On, Turvallisuuspäällikkö, Esikuntapalvelut, raportointi pääjohtajalle
Turvallisuusryhmä	On, puheenjohtajana asiantuntijapalveluiden johtaja
Tietoturvaryhmä	Ei
Turvallisuuden johtamisjärjestelmä	Ei

Turvallisuuden osa-alue

Kuka ja mistä

Henkilöturvallisuus	Turvallisuuspäällikkö, Esikuntapalvelut, apulaisena hallintopalveluiden yksikön päällikkö
Pelastustoiminta	Turvallisuuspäällikkö, Esikuntapalvelut
Rikosturvallisuus	Turvallisuuspäällikkö, Esikuntapalvelut
Tietoturvallisuus	Tietojohtaja, prosessit, avustajana Tietoturva-asiantuntija Ratahallintokeskuksesta ja tietohallinnosta Tietopäällikkö ja Projektipäällikkö
Toimitilaturvallisuus	Turvallisuuspäällikkö, Esikuntapalvelut, apulaisena hallintopalveluiden yksikön päällikkö
Tuotannon ja toiminnan turvallisuus	Liikenneturvallisuusinsinöörit tiepiireissä
Työturvallisuus	Työsuojelupäällikkö, Hallintopalvelut, avustajina työsuojeluvaltuutetut jokaisesta tulosityksiköstä
Valmiussuunnittelu	Turvallisuuspäällikkö, Esikuntapalvelut
Ympäristöturvallisuus	Ympäristövastaavat jokaisessa tiepiirissä

Kuten voi huomata yllä olevista organisointijärjestelyistä virastoissa, niin organisointi vaihtelee suurestikin ja kovinkaan paljon yhteisiä linjauksia ei ole.

Merenkululaitoksella, Ratahallintokeskuksella ja Tiehallinnolla ei ole omaa tietoturvapäällikköä, vaan Ratahallintokeskuksen tietoturva-asiantuntija on yhteinen resurssi tietoturvallisuudessa virastoille. Hän on hallinnollinen tietoturvapäällikkö Merenkululaitokselle ja Ratahallinnolle. Tiehallinnossa

tietoturvapäällikön toimi on yhtenä osana tietopäällikön muita osa-alueita, jota Ratahallintokeskuksen tietoturva-asiantuntija avustaa.

Ratahallintokeskuksen tietoturvavastaavan tehtäviin kuuluu mm. vastata em. virastojen tietoturvallisuuden kehittämisestä, hallinnasta ja tekemällä tietoturvallisuuteen liittyviä tavoitteiden määrittelyjä yhdessä virastojen kanssa. Hän myös osallistuu tietoturvallisuutta koskevien työryhmien työhön ja konsultoi virastoja tietoturvaan liittyvissä asioissa, sekä edustaa virastoja tarvittaessa valtiohallinnon foorumeissa.

Valmistuneita julkistuksia

Maaliskuussa 2009 julkistettiin myös NetEffect Oy:n tekemä väylävirastoa ja turvallisuusvirastoa koskeva sijoittamisselvitys, jossa he ehdottivat liikenteen väyläviraston ydintoimintojen pysyvän pääkaupunkiseudulla. Liikenneministeri Anu Vehviläinen teki päätöksen ehdotuksen mukaisesti. Kuitenkin hän ilmaisi, että 200 - 400 työpaikan alueellistamistavoite 2015 pysyy ennallaan hallinnon alalla. Tätä varten ministeriö asetti työryhmän alueellistamistavoitteen toteuttamiseksi. Työryhmän toimeksiantoon kuului selvittää uusista virastoista alueellistettavien tehtävien siirto Rovaniemelle ja Lappeenrantaan.

Työryhmä sai tehtävänsä päätökseen 15.5.2009 ja luovuttivat ehdotuksen ministerille. Työryhmä ehdotuksessaan ehdottivat alueellistamista Lappeenrantaan. Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoa saamastaan ehdotuksesta alueellistamisen koordinoitiryhmältä ja koordinoitiryhmä puolsi 27.5.2009 yksimielisesti ehdotusta.

Liikenneministeri Anu Vehviläinen teki 2.6.2009 päätöksen, että väylävirastoista alueellistetaan 30 henkilötyövuotta vuoteen 2013 mennessä ja 90 henkilötyövuotta vuoteen 2015 mennessä Lappeenrantaan. Lappeenrantaan on tarkoitus alueellistaa liikenteen ja väylänpidon tietopalvelutehtävät, asiakirjahallinto, arkistointipalvelut ja tilastointi. [Lähde: LVM:n tiedote 2.6.2009]

Turvallisuuteen liittyen Liikenne- ja viestintäministeriö asetti huhtikuussa 2009 tukemaan liikennehallinnon virastouudistuksen valmistelua Virastouudistushankkeen kriisijohtamis- ja varautumisryhmän KRIVAn (Lähde: LVM Dnro 561/12/2009).

Ryhmän toimikausi on 2.4. - 31.12.2009. ja sen toiminnan tavoitteena on varmistaa, että lainsäädännössä sekä valtioneuvoston päätöksissä ja kannanotoissa viranomaisille ja yhteisöille asetetut tavoitteet toiminnan jatkuvuuden turvaamisesta voidaan uudessa ympäristössä saavuttaa vähintään nykytilanteen tasolla.

Ryhmän tehtävänä on:

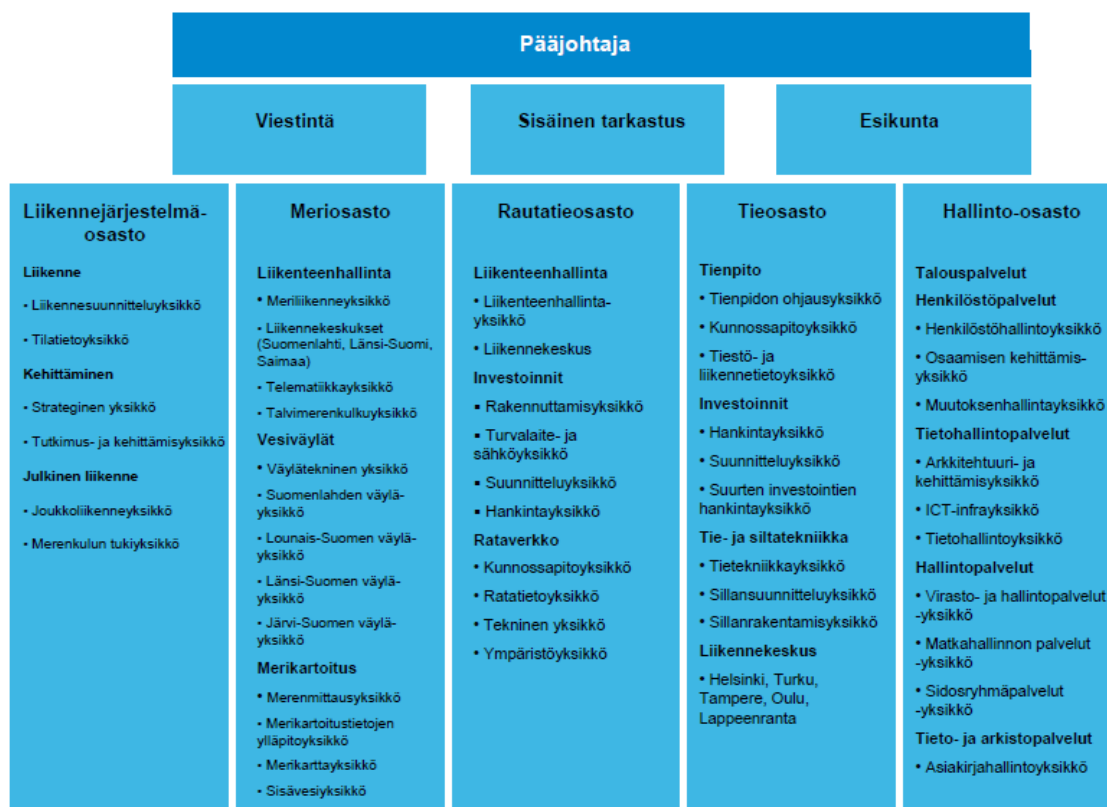
- Suunnitella ja kehittää varautumista ja siihen liittyvää toimintaa virastouudistuksen toteutumisen jälkeisessä tilanteessa
- Täydentää varautumisen kehittämisen toimeenpanosuunnitelmaa
- Varmistaa, että lainsäädäntötarkistusten yhteydessä yhtenäistetään ja tarkistetaan varautumiseen ja kriisijohtamiseen liittyvät säännökset
- Selvittää, millaisia yhteistoimintasopimuksia uusien virastojen ja puolustusvoimien välillä tarvitaan
- Selvittää uusien virastojen ja muiden yhteistoimintatahojen välillä tarvittavat yhteistoimintasopimukset
- Laatia uusille virastoille tarkoituksenmukainen malli varautumissuunnitelmasta
- Arvioida varautumisen eri organisointimallien soveltuvuutta virastoille ottaen huomioon yhteistoimintatarpeet aluehallinnon ja yhteistoimintatahojen kanssa.

Ryhmässä mietitään myös turvallisuusjohdon organisointia (lähinnä turvallisuuspäälliköiden ja kuka koordinoi turvallisuutta). Ryhmä on tehnyt joitakin ehdotuksia tästä, mutta mitään lopullista ei ole vielä syntynyt. Ryhmä todennäköisesti tekee ehdotuksensa virastouudistuksesta

vastaavalle johdolle, joka sitten tekee päätöksen joko kesällä tai sitten syksyllä. Heidän tekemään yhteen näkemääni ehdotukseen en ota nyt tässä kantaa, vaan pohdin omista näkökulmista organisointia.

5 Pohdintaa organisoinnista

Uuden viraston johto on julkistanut alla olevan organisaatiokaavion, jolla todennäköisesti tämä vuosi mennään eteenpäin:



Varmastikin pieniä muutoksia jo tämän vuoden puolella tapahtuu, mutta suurempi muutos varmaan tulee ensi vuonna.

Kuten nykytilannekartoituksesta kävi ilmi, niin nykyisillään turvallisuus ja sen organisointi on eri virastoissa hyvinkin erilainen ja uudessa virastossa samantapainen menettelytapa ei ole mielestäni toimiva, vaan toimintatavat pitää yhdenmukaistaa ja selkiyttää. Pohdinnassa tulevasta organisoinnista käytetään samaa pohjamallia, kuin on käytetty haastattelututkimuksessa. Sanallisten

pohdintojen jälkeen lopussa on koottu yhteen taulukkomuotoon ehdotetut ratkaisut.

Mielestäni mikään turvallisuusrooli ei saa olla oman toimen ohella tehtävää työtä uudessa virastossa, vaan vastuut ja myös oikeudet pitää olla selkeästi linjattu ja määritetty.

Turvallisuusjohtaja

Uusi liikennevirasto mielestäni tarvitsee turvallisuusjohtajan, joka koordinoi koko turvallisuuskenttää. Tämä työtehtävä voidaan hoitaa kahdella eri tapaa:

1. Turvallisuusjohtaja on oma virkansa, jonka alla on muut turvallisuusihmiset ja -alueet. Sijoittamiskaipaikka pitäisi olla hyvin lähellä johtoa ja raportointi suoraan pääjohtajalle, jolloin myös määräysvalta asioiden edistämiseen ja tiedonkulkuyhteys toimivaan johtoon olisivat mahdollisimman sujuva. Tämän ratkaisun hyvänä puolena on, että kyseinen henkilö voi keskittyä kokonaan turvallisuuden kehittämiseen ja koordinointiin. Haittapuolena on, että tämä turvallisuusjohtaja olisi varsin yksinäinen ja suurella todennäköisyydellä myös eristyksissä käytännön toimista, koska hänen alla olevat turvallisuusihmiset olisivat eri osastoilla. Korjaus tähän eristyksellisyteen olisi, että kaikki turvallisuusihmiset olisivat suoraan hänen allaan omassa yksikössään. Tällöin hän voisi paremmin kuulla asioita ja osallistua koko viraston turvallisuuden kehittämiseen.
2. Ei olisi erillistä turvallisuusjohtajaa, vaan turvallisuusjohtaja olisi yksi turvallisuuspäälliköistä. Tällöin yhdellä turvallisuuspäälliköllä olisi kaksi roolia. Hyviä puolia tämänkaltaisessa ratkaisussa on, että turvallisuusjohtaja on mukana käytännön tapahtumissa ja tietää myös mitä kentällä tapahtuu. Huonoja puolia on, että ajankäyttö ei välttämättä riitä tehtävän täysipainoiseen kehittämiseen ja koordinointiin. Tätä riskiä

pienentämään voi ajatella sitä, että turvallisuuspäälliköt muodostaisivat tiimin, joka kokoontuisi yhteen säännöllisesti, jolloin tiedonkulku ja turvallisuuteen liittyvät pohdinnat voisi tehdä yhdessä. Organisaation turvallisuuteen liittyvissä asioissa raportointi pitää olla suoraan pääjohtajalle, eikä turvallisuuspäällikön linjassa olevalle esimiehelle, että asioiden eteneminen ei ”jumiudu” linjaan.

Näistä kahdesta vaihtoehdosta pitäisin parempana ratkaisuna vaihtoehto kahta siinä tapauksessa, että kyseisellä turvallisuuspäälliköllä on aikaa myös koko turvallisuuskentän kehittämiseen ja koordinointiin. Mikäli tähän ei ole aikaa tai mahdollisuutta, niin tällöin pitäisin vaihtoehto yhtä parempana, mutta siten että turvallisuusjohtaja on hyvin lähellä muita turvallisuuspäälliköitä, jolloin hän pystyisi kommunikoimaan sujuvasti heidän kanssaan.

Turvallisuuspäällikkö

Uudessa liikennevirastossa on viisi erilaista osastoa; liikennejärjestelmä-, meri-, rata-, tie- ja hallinto-osasto. Yksi ainut turvallisuuspäällikkö ei kykene hoitamaan kaikkia näitä osa-alueita, eikä yksi ainut turvallisuuspäällikkö edes välttämättä osaisi ottaa kantaa meri-, rata- ja tieturvallisuuteen liittyvissä erityiskysymyksissä. Tällöin järkevintä olisi, että ydintoiminta-alueille meri, rata ja tie olisi omat turvallisuuspäällikkönsä, jolloin kyseisten alueiden turvallisuuteen pystytään kunnolla paneutumaan ja näitä kehittämään.

Kuten aikaisemmin nykytilakartoituksesta on käynyt ilmi, niin nykyiset turvallisuuspäälliköt on pääasiassa hoitanut kyseistä ydintoiminta-aluetta (meri, rata ja tie), niin yleisturvallisuuden kehittäminen ja koordinointi on mielestäni jossain määrin kärsinyt ja on osittain näkynyt joissakin organisaatioissa puutteellisena ja epäselvänä tilanteena. Tätä varten on syytä miettiä, pitäisikö olla neljäs turvallisuuspäällikkö, joka hoitaisi liikennejärjestelmä- ja hallinto-osastot. Tällöin myös näiden linjojen turvallisuuskoordinointi olisi parempaa ja myös näiden osa-alueiden

turvallisuuden kehittäminen olisi otettu paremmin huomioon. Nykyisellään mielestäniyleisturvallisuuden kehittäminen on jäänyt vähän puutteelliseksi ja vain ydintoimintojen turvallisuutta on kehitetty kunnolla (pois lukien Tiehallinnon osalta, jossa myös muita osa-alueita on mielestäni kehitetty). Mikäli virallisessa organisoinnissa ei tähän päädytä, niin joku turvallisuuspäälliköistä hoitaisi myös ei-ydintoimintaan liittyvät turvallisuuden kehittämiset ja koordinoinnit. Pitäisin tosin tätä ratkaisua huonona, koska on suuri riski sille, että aikaa kehittämislle ei ole ydintoimintojen lisäksi.

Turvallisuuspäälliköt tulisi muodostaa verkoston keskenään, jolloin tiedonkulku eri turvallisuusalueiden välillä kulkisi ja eri turvallisuuspäälliköt voisivat olla tarvittaessa edes auttavasti sijaisena toisillensa.

Sijoituspaikka turvallisuuspäälliköille voisi nykyisen organisaatioehdotuksen perusteella olla Liikennejärjestelmäosaston kehittämisyksikön alla turvallisuusjohtajan vetämänä (Turvallisuuden toimintalinjat), mutta siten, että tarvittaessa he voivat ohittaa turvallisuusasioissa oman linjassa olevan esimiehen ja raportoida suoraan pääjohtajalle (mikäli erillistä turvallisuusjohtajaa ei ole).

Kuten turvallisuusjohtajan kohdalla jo pohdinkin, niin mikäli erillistä turvallisuusjohtajaa ei ole, niin joku turvallisuuspäälliköistä hoitaisi myös turvallisuusjohtajan – roolin.

Verrattuna nykytilanteeseen, niin kaikki turvallisuuspäälliköt pitää olla kokopäiväisiä, eikä oman toimen ohella tehtyinä, jolloin alueiden kehittämistä ja koordinoitua oikeasti tapahtuu.

Tietoturvapäällikkö

Uudessa virastossa pitää mielestäni olla tietoturvapäällikkö, jolla on myös tarpeelliset oikeudet suorittaa työtehtäviään virastossa.

Varsinkin oikeudet ja määräysvalta on nykyisellään hivenen epäselvä virastoissa, jolloin vaarana on, että virastojen osastot voivat omavaltaisesti tehdä sellaisia ratkaisuja, jotka eivät ole tietoturvan näkökulmasta kovinkaan järkeviä.

Vireillä olevassa valtiorhallinnon tietoturvaso -kärkihankkeessa otetaan kantaa myös tietoturvan resursointiin ja organisointiin. Vaatimuksena on, että virastossa pitää olla vähintäänkin nimetty tietoturavastaava, jolla on aikaa tietoturvastuidensa suorittamiseen. Tuleva liikennevirasto on kuitenkin sen verran iso ja monimuotoinen, että virastossa pitää olla selkeästi määritelty henkilö, jolla on määräysvaltaa ja oikeuksia toteuttaa valtiorhallinnon ohjeisiin, asetuksiin ja lakeihin pohjautuvia tietoturva-vaatimuksia ja edesauttaa koko viraston tietoturvan kehittämistä. Nykyinen tietoturva-asiantuntijan rooli ei ole mielestäni riittävä juuri näiden oikeus- ja määräysvaltapuutteiden takia.

Tietoturvapäällikön tukena pitää olla organisaatiossa muitakin asiantuntijoita, jotka edesauttavat tietoturvan kehittämistä. Tämä koskisi varsinkin erityisalueita, kuten esim. projektityön kehittämistä jne. Näissä erityisosa-alueissa voisi hyvin olla toimintatapana se, että kyseisen osa-alueen kehittämiseen osallistuvat tekisivät ensin oman ehdotuksen, miten tietoturva otettaisiin huomioon projektityössä ja sen jälkeen ehdotusta käsiteltäisiin tieturvasta vastaavan kanssa. Eikä niin, että he odottavat tieturvavastaavan ensin antavan ohjeet alueesta ja sitten vasta he täydentäisivät omaa osa-alueitaan – syy tähän on, että mikäli tietoturvapäällikkö joutuisi yksin tekemään kaiken kaikilla osa-alueilla, niin hyvin todennäköisesti työkuorma olisi liian suuri ja aiheuttaisi tietoturvan laskemisen koko organisaatiossa puutteellisten ohjeiden ja määräysten takia, kun aika ei riittäisi huolelliseen valmisteluun kaikkien osa-alueiden kohdalla.

Tietoturvapäällikön sijoituspaikkaa organisaatiossa mietittäessä mielestäni hänen sijoituspaikka ei kannattaisi olla osa IT:tä, koska kyse on kuitenkin paljon muustakin asiasta, kuin pelkästä tietotekniikasta. Paras tilanne olisi,

jos tietoturvapääallikkö olisi joko osa riskienhallintaa tai osa turvallisuusorganisaatiota turvallisuuspääalliköiden lähellä. Tällöin tiedonkulku ja vastuualueiden harmaalla alueella olevien työtehtävien hoitaminenkin sujuisi paremmin. Harmaalla alueella on nykyisellään esimerkkinä henkilökortteihin, vieraskäytäntöihin jne. liittyvät asiat. Selkeitä rajanvetoja tiettyjen työtehtävien osalta ei kannata edes tehdä, vaan pitää olla sujuvaa ja tehokasta turvallisuuden kokonaishallinta riippumatta kuka turvallisuushenkilö antaa lausuntoja jne.

Tulevassa valtiorhallinnon ICT -varautumista koskevassa ”Jatkuvuuden hallinta ja tiedon turvaaminen” -toteutusvaatimuksissa (18.8.2009 versio 2.0) kohdassa ”5E Tietoturvallisuuden ja jatkuvuushallinnan tilasta raportoidaan” otetaan kantaa Tietoturvapääallikön sijaintiin sillä tavalla, että perustason ensimmäisen kohdan esimerkissä sanotaan, että ”Tietoturvapääallikkö (tai vastaava) käy joka kuukausi palaverissa tietohallinnon kanssa”. Tämä antaa ymmärtää, että tietoturvapääallikön sijaintipaikaksi ei suositella olevan tietohallinnossa.

Työsuojelupääallikkö

Työturvallisuuslain 738/2002 mukaisesti työpaikalla pitää olla henkilö, joka hoitaa työturvallisuuteen liittyviä työnantajan velvollisuuksiin säädettyjä tehtäviä. Pienessä virastossa voi hyvinkin olla, että joku johdon edustaja hoitaisi myös työsuojelupääallikön tehtäviä, mutta koska uusi liikennevirasto tulee olemaan suht iso ja monimuotoinen, niin katsoisin järkevänä, että olisi selkeästi nimetty henkilö hoitamaan työsuojelupääallikön tehtäviä.

Tehtävään valittavalla henkilöllä pitää olla kuitenkin varsin hyvä käsitys työturvallisuudesta kaikissa päälinjoissa (meri, rata, tie ja toimistotyö), että hän kykenisi ottamaan kantaa ja myös parantaa näissä osa-alueilla työturvallisuutta. Todennäköisesti tämänkaltaista henkilöä ei löydy helposti suoraan, koska varsinkin meri, rata ja tie – alueet ovat toisiinsa nähden hyvinkin poikkeavia ja näissä on kaikissa erityyppiset riskit työntekijöille

saada terveyteen liittyviä haittoja, joten valittavalle henkilölle pitää antaa koulutusta ja perehtymistä kaikkiin linjoihin.

Työsuojelupäällikkö kun edustaa työnantajaa, niin työntekijöitä edustamaan tarvitaan työsuojeluvaltuutettu ja varavaltuutettuja – mielellään jokaisesta ydin- ja toimintalinjasta unohtamatta yhteisiä palveluita. Tällä kokonaisuudella voitaisiin uuden viraston työntekijöiden työturvallisuutta kehittää ja parantaa.

Yhtenä ratkaisuna tosin voisi olla samantapainen käytäntö, kuin turvallisuuspäälliköillä, että jokaisessa ydinlinjassa olisi oma työsuojelupäällikkö. Tämä tosin ei välttämättä ole järkevä ratkaisu, vaan toimivin ratkaisu olisi juuri työsuojelupäällikkö ja työsuojeluvaltuutetut.

Valmiuspäällikkö

Valmiuslain 1080/1991 mukaisesti valtion viranomaisten tulee valmiussuunnitelmin ja poikkeusoloissa tapahtuvan toiminnan etukäteisvalmisteluin sekä muiden toimenpitein varmistaa tehtäviensä mahdollisimman häiriötön hoitaminen myös poikkeusoloissa. Uuden viraston pääjohtaja on asemansa vuoksi oletuksena valmiuspäällikkö, mutta mielestäni hänen kannattaa delegoida tehtävä jollekin organisaatiossa hänen alla olevalle henkilölle. Tällöin varautumiseen liittyvät kehittämistoimet voidaan hallitusti hoitaa ja saada laadullisesti hyvää jälkeä aikaiseksi. Tätä ratkaisua puoltaa myös se, että Liikennevirastoon kohdistuu suuria odotuksia kriisiajan valmiuksiin ja toimintaan kriisiaikana.

Tähän työtehtävään valittavalla pitää olla hyvä käsitys varautumiseen vaatimuksista ja kokemusta kokonaisvaltaisesta valmiussuunnittelusta. Hänellä pitäisi olla käsitystä myös ydintoiminta-alueista tai vähintäänkin hahmottaa näitä ja sitten tehdä yhdessä kyseisten ydintoiminta-alueiden kanssa heitä koskevaa valmiussuunnittelua.

Valmiuspäällikkö voi olla myös joku muu, kuin joku turvallisuuspäälliköistä, jolloin hän voisi ajankäytön kannalta kunnolla paneutua valmiusasioiden kehittämiseen ja koordinointiin.

Tietoturvaryhmä

Välttämättä tätä ryhmää ei tarvita, mikäli muodostetaan turvallisuusryhmä, jossa on edustettuna kaikkien turvallisuusosa-alueiden edustajat. Mikäli kuitenkin turvallisuusryhmää ei perusteta, niin tällöin tietoturvaryhmä on syytä perustaa. Ryhmään kuuluisi eri yksiköiden tai osastojen vetäjät ja puheenjohtajana toimisi ylimpään johtoon kuuluva johtaja tai sitten vaihtoehtoisesti tuleva tietohallintopäällikkö. On tärkeää, että ryhmässä on edustettuna yksiköt tai osastot, koska tällöin myös nämä sitoutuvat hyväksyttäviin ohjeisiin ja periaatteisiin.

Ryhmän tehtävänä tulisi ottaa kantaa tietoturvaan liittyvissä kysymyksissä ja edistää tietoturvan kehittymistä uudessa virastossa.

Turvallisuusryhmä

Turvallisuusryhmä pitäisi ehdottomasti muodostaa uuteen virastoon. Ryhmään pitää kuulua kaikki turvallisuuden osa-alueiden edustajat, jolloin ryhmä pystyy ottamaan kantaa kokonaisvaltaisesti turvallisuuteen. Tiehallinnossa nykymuodossaan olevan turvallisuusryhmän toiminta on ollut mielestäni hyvinkin suuresti turvallisuutta edistävänä ja vähentänyt paljon tietokatkoksia ja nopeuttanut päätösten toimeen saattamista – Tämä hyvä toiminta saisi jatkua myös uudessa Liikennevirastossa.

Turvallisuusryhmän vetäjä pitää olla ehdottomasti toimivan johdon edustaja (turvallisuusjohtaja, mikäli hän kuuluu johtoon), jolloin ryhmällä on myös päättäväisellä toimintansa toteuttamiseksi.

Turvallisuusryhmän vastuualueina voisi hyvin pitkälle olla samat, kuin nykyisen Tiehallinnon turvallisuusryhmän vastuualueet (muokaten ajatelmaani organisaatioon):

- Toimia turvallisuusjohtajan apuna viraston omaa toimintaa koskevien turvallisuusasioiden ohjaamisessa ja kehittämisessä
- Johtaa turvallisuuteen liittyvien politiikkojen ja toimintalinjojen valmistelua
- Päättää turvallisuuteen liittyvistä ohjeista ja määräyksistä ja varmistaa niiden noudattaminen tulosityksiköissä
- Ohjata turvallisuuteen liittyvien suunnitelmien (pelastus-, turvallisuus-, valmius-, jatkuvuus-, tietoturva- ja riskienhallintasuunnitelmat) valmistelua
- Valmistella ja esittää turvallisuuteen liittyvien kehittämishankkeita ja ohjata hyväksytyjen hankkeiden läpivientiä
- Koordinoida turvallisuuden eri osa-alueilla tapahtuvaa toimintaa ja niiden riskienhallintaa

[Lähde: Arto Muukkonen, turvallisuuspäällikkö, Liikennevirasto (ent. Tiehallinto)]

Turvallisuuden johtamisjärjestelmä

Turvallisuusluvan vuoksi myös uudessa virastossa pitää olla ratapuolelle turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Mutta on syytä miettiä sitä, että pitäisikö järjestelmä ottaa käyttöön koko turvallisuuden kehittämisen työkaluksi, jolloin se kattaisi myös merenkulun ja tiehallinnon turvallisuusjohtamisen. Tästä olisi se hyöty, että tällöin uuden Liikenneviraston koko turvallisuuskenttä olisi seurannassa ja sitä voitaisiin kehittää järjestelmällisesti. Järjestelmästä olisi sekin hyöty, että tällöin voitaisiin saada selkeitä tilannekuvakatsauksia missä mennään tällä hetkellä virastossa ja mitä on tulossa tai kehitteillä. Työkalu olisi turvallisuusjohtajan työkaluja.

Henkilöturvallisuus

Henkilöstöturvallisuuden osalta järkevin vastuuhenkilö tämän hoitamiseksi olisi hallinto-osaston päällikkö tai henkilöstöpäällikkö.

Henkilöstöturvallisuus -alue pitää sisällään mm. matkustusturvallisuutta, avainhenkilöiden turvallisuutta, asiakkaiden ja ulkopuolisten turvallisuutta (viraston tiloissa) jne. Häntä avustamassa olisi turvallisuuspäällikkö.

Pelastustoiminta

Virastossa hyvin todennäköisesti ei tule olemaan pelkästään pelastustoimeen keskittyvää henkilöä, joten tästä syystä pelastustoiminnan osalta vastuullinen taho olisi turvallisuuspäällikkö ja häntä avustamassa suurimpien kriisien hoitamiseksi valmiuspäällikkö (mikäli joudutaan siirtymään toisiin toimitiloihin jne.).

Rikosturvallisuus

Rikosturvallisuuden osalta järkevin taho on turvallisuusjohtaja. Häntä avustamassa olisi turvallisuuspäälliköt ja tietoturvapäällikkö, koska nykypäivänä hyvin suuresti erilaiset rikokset kohdistuvat tietoteknillisiin asioihin.

Tietoturvallisuus

Tietoturvallisuuden osalta vastuutaho olisi tietoturvapäällikkö. Avustajina eri osastoilta henkilöitä. Varsinkin tuleva valtiohallinnon tietoturvataso aiheuttaa tilanteen, jossa viraston tietoturvallisuus pitää olla varsin hyvällä tasolla ja siihen pääsemiseksi tarvitaan koko viraston mukanaoloa.

Toimitilaturvallisuus

Toimitilaturvallisuuden osalta vastuutaho olisi hallinto-osaston päällikkö ja häntä avustamassa olisi turvallisuuspäällikkö, sekä kunkin toimipisteen

joku päällikkö. Todennäköisesti uudella virastolla tulee olemaan useita toimipisteitä (keskuspaikka, Turku, Vaasa, Lappeenranta jne.) ja kaikissa näissä toimipisteissä pitää olla yhtenäinen linjaus, miten toimitilaturvallisuus hoidetaan näissä.

Tuotannon ja toiminnan turvallisuus

Tuotannon ja toiminnan turvallisuudessa olisi useita päävastuutahoja; meri-, rata- ja tieosastojen liikenteenhallinnon yksikön päällikkö ja häntä avustamassa kunkin alueen turvallisuuspäällikkö. Yhtenä ratkaisuna tosin voisi olla, että vastuuhenkilö olisi Liikennejärjestelmäosastolta ja avustajina turvallisuuspäälliköt, mutta ehkä kuitenkin selkeintä olisi, että päävastuuhenkilö on kunkin ydinalueen puolelta.

Työturvallisuus

Työturvallisuuden osalta vastuutaho olisi työsuojelupäällikkö ja häntä avustamassa henkilöstöosaston päällikkö, sekä työsuojeluvaltuutetut.

Työsuojelupäällikön tointa ja hänen toimintaedellytyksiä varsin monimuotoisessa virastossa on pohdittu aikaisemmin tässä tekstissä.

Valmiussuunnittelu

Valmiussuunnittelun vastuutaho olisi valmiuspäällikkö ja häntä avustamassa turvallisuuspäällikkö ja tietoturvapäällikkö.

Jokaisella nykyisellä virastolla on olemassa valmiussuunnitelma, mutta ei yhtenäisellä rungolla. Yhtenäinen runko olisi kuitenkin syytä saada aikaiseksi lähivuosien aikana.

Valtiohallinnon ICT -varautumiseen liittyvän VAHTI 2/2009 -ohjeen mukaisesti viraston pitää olla 2016 vähintäänkin perustasolla ja erikseen määritellyissä osissa, palveluissa ja järjestelmissä korotetulla tai korkealla

tasolla. Nykyisellään virastot kuuluvat yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin, joten myös uusi virasto tulee olemaan yhteiskunnan kannalta kriittisiä palveluntuottajia. Tästä syystä virastossa tulee olemaan osia, jotka edellyttää vähintäänkin korotettua tasoa. Tämä taas tulee aiheuttamaan sen, että olemassa olevia varautumissuunnitelmia pitää arvioida uudelleen ja tarpeen mukaan täydentää puuttuvien osin.

Nykyisessä organisaatioehdotuksessa on mainittu KRIVA -ryhmä, jolloin valmiusasiasiat ovat varmastikin yritetty huomioida tulevassa organisaatiossa. Minulla ei ole tietoa tarkemmin, mitä on ajateltu tässä ryhmässä käsiteltävän tai sen kokoonpanosta.

Ympäristöturvallisuus

Ympäristöturvallisuuden osalta vastuutaho olisi Liikennejärjestelmäosastolta toimintalinjojen yksikönpäällikkö ja avustajina kunkin ydinalueen puolelta joku.

Liikenneviraston turvallisuusorganisointi -ehdotus

Alla on listattu luettelomaisesti pohdinnassa mainitut ratkaisut:

Turvallisuusjohtaja	Kyllä, yksi turvallisuuspäälliköistä. Edellytyksenä, että turvallisuuspäälliköt muodostavat tiimin
Turvallisuuspäällikkö	Kyllä, jokaiselle ydinalueelle: meri, rata ja tie ja ehdotuksena myös yleisten alueiden turvallisuuspäällikön viran muodostaminen
Tietoturvapäällikkö	Kyllä
Työsuojelupäällikkö	Kyllä
Valmiuspäällikkö	Kyllä delegoituna jollekin pääjohtajalta
Turvallisuusryhmä	Kyllä, kokoonpano kaikki turvallisuusalueiden päävastuuhenkilöt
Tietoturvaryhmä	Ei välttämättä, jos turvallisuusryhmä pitää sisällään kaikkien turvallisuuden osa-alueiden edustajat
Turvallisuuden johtamisjärjestelmä	Edelleenkin ratapuoli, mutta laajennettaisiin koskemaan myös muut

toiminnot

Turvallisuuden osa-alue	Kuka ja missä
Henkilöturvallisuus	Hallinto-osaston päällikkö tai henkilöstöpäällikkö ja avustajana turvallisuuspäällikkö
Pelastustoiminta	Turvallisuuspäällikkö ja avustajana valmiuspäällikkö
Rikosturvallisuus	Turvallisuusjohtaja ja avustajina turvallisuuspäälliköt ja tietoturvapäällikkö
Tietoturvallisuus	Tietoturvapäällikkö ja avustajina eri osastoilta henkilöitä
Toimitilaturvallisuus	Hallinto-osaston päällikkö ja avustajana turvallisuuspäällikkö
Tuotannon ja toiminnan turvallisuus	Meri-, rata- ja tieosastojen liikenteenhallinnan yksikönpäällikkö ja avustajina näiden alueiden turvallisuuspäälliköt
Työturvallisuus	Työsuojelupäällikkö ja avustajana henkilöstöpäällikkö
Valmiussuunnittelu	Valmiuspäällikkö ja avustajina turvallisuuspäälliköt ja tietoturvapäällikkö
Ympäristöturvallisuus	Liikennejärjestelmäosaston toimintalinjojen yksikönpäällikkö

Perusteluna ehdotukseeni on, että näin uuden liikenneviraston turvallisuusorganisointi mielestäni olisi toimiva ja käytännöllinen.

6 Lopputulokset ja yhteenveto

Lopullista virallista organisaatioehdotusta ei vielä ollut tullut uuden Liikenneviraston johdolta tätä tutkielmaa kirjoittaessa, koska organisaatorakennetta ollaan vielä muokkaamassa. Uuden pääjohtajan näkökulmasta nykyinen organisaatio on ehkä vain vuoden 2010 kestävä organisaatio ja ensi vuonna toisenlainen (hän on nimittänyt sisäisen selvitysmiehen miettimään organisointia).

Toistaiseksi nykyisessä organisaatiokaaviossa ei ole kaikkia turvallisuushenkilöitä laitettu "saman katon" alle yhden osaston tai yksikön alle, vaan turvallisuusihmiset on jaoteltu eri linjaorganisaatioiden sisään (meri, rata ja tie). Tietoturvahminen (allekirjoittanut) on sijoitettu hallintoon hallintopalveluiden osaston johtajan alle. Tämä sijoittamispaikka on mielestäni hyvä, koska tällöin tietoturvasta vastaava henkilö ei ole sidoksissa tietohallintoon ja pystyy täten paremmin ns. ulkopuolisena tarkkailemaan ja ohjaamaan tietoturvaa tietohallinnossa.

Mielenkiinnolla kuitenkin odotan, miten turvallisuusalueet aiotaan lopullisesti organisoida uudessa virastossa ja tuleeko näistä organisoinneista toimivia, vai joudutaanko niitä viilaamaan matkan varrella uusiksi. Toivon kuitenkin, että tilanne uudessa virastossa olisi selkeämpi, kuin nykyiset organisoinnit virastoissa.

Näen myös, että valtiohallinnossa olevat varsinkin tietoturvallisuuteen ja jatkuvuuteen liittyvät vaatimusmäärytykset (tietoturvaso- ja ICT -varautumishankkeet) tulevat joka tapauksessa aiheuttamaan tulevana vuosina suuriakin muutoksia viraston toimintatavoissa verrattuna nykyisyyteen. On sitten eri asia, että missä ajassa voidaan päästä tavoitetiloihin. Joka tapauksessa kustannukset tuleva kohoamaan näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Nyt kun Liikennevirasto on perustettu ja ainakin tämä vuosi (2010) entiset virastot toimivat edelleenkin fyysisesti vanhoissa paikoissa, voi tämä hivenen tuoda lisää haastetta turvallisuusorganisaatioon. En kuitenkaan usko, että kovin suuria ongelmia tulee, koska entisissäkin virastoissa on ollut etätoimipisteitä ja työt on niissäkin sujuneet varsin mallikkaasti.

Liikenneviraston pääjohtaja nimitti 11.1.2010 entisen Tiehallinnon turvallisuuspäällikön Liikenneviraston turvallisuusjohtajaksi ja valmiuspäälliköksi. Pidän itse tätä toimenpidettä erittäin hyvänä asiana, jolloin virastolle tulee selkeästi joku, jonka vastuulla on kokonaisturvallisuuden kehittäminen. Virasto on vielä käynnistämisvaiheessa, joten varmaan hetken aikaa kestää ennen kuin hän

saa turvallisuuteen liittyvän palapelin koottua ja kaikki osa-alueet on miehitettyjä ja näiden välinen työsuhte toimii jne.

On myös sovittu, että tietoturvallisuudesta vastaava osallistuu valmiustiimin toimintaan tavoitteena, että tietoturva otetaan huomioon varautumisessa.

Turvallisuuspäällikkö tulee linjaamaan Liikenneviraston turvallisuuspolitiikan uuden pääjohtajan määräyksestä. Turvallisuuspolitiikka tulee asettamaan myös tietoturvallisuudelle ja muulle turvallisuudelle.

Miten sitten Liikenneviraston eri turvallisuuden osa-alueiden organisointi tehdäänkin lopullisesti, niin päämääränä pitää olla kuitenkin se, että Liikennevirasto toimii häiriöttömästi normaali-, poikkeustilanne- ja kriisiaikana. Tähän pääsemiseksi tarvitaan kaikkien eri osa-alueiden panostusta ja yhteiseen päämäärään tavoittelemista. Tietotekniikan rooli kuten kaikkialla muuallakin yhteiskunnassa on myös Liikennevirastossa suuri. Liikennevirasto käyttää ja hyödyntää monia eri erikoisjärjestelmiä, joilla ohjataan ja edesautetaan yhteiskunnan liikenteen sujuvuutta ja -turvallisuutta.

Lopuksi maininta myös siitä, että Liikennevirasto ohjaa ELYjen (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset) varautumista talous- ja tulosohtauksen yhteydessä.